IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 229)
z dnia 28 września 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 229)

28 września 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– dyskusję na temat potrzeby nowelizacji ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w zakresie możliwości wprowadzania śródmiejskich stref płatnego parkowania w miejscowościach poniżej 100 tys. mieszkańców.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Szydlarska-Konarska** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Skwierawski** wiceprezydent Sopotu, **Tomasz Filar** zastępca burmistrza Zakopanego, **Marcin Makowski** dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Morskich, **Maciej Goza** dyrektor Mieleńskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam bardzo serdecznie. Proszę o zajmowanie miejsc.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie dyskusja na temat potrzeby nowelizacji ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w zakresie możliwości wprowadzenia śródmiejskich stref płatnego parkowania w miejscowościach poniżej 100 tys. mieszkańców. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę przedstawicieli rządu o zabranie głosu.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, proszę państwa, przepisy ustawy o drogach publicznych w dniu dzisiejszym przewidują możliwość przeprowadzenia dwóch działań ograniczających albo zwiększających rotacje pojazdów na miejscach parkingowych w centrach miast. Przy okazji można jeszcze wspomnieć o przepisach ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, które wprowadzają możliwość ustanowienia strefy czystego transportu dla każdej gminy, niezależnie od liczby mieszkańców. Niemniej po kolei, w ustawie o drogach publicznych przepisy te pojawiły się w 2019 r. Były one przygotowane przez ówczesny resort inwestycji i rozwoju w związku z ogólną szeroko zakrojoną akcją analizy przepisów dotyczących partnerstw publiczno-prywatnych, przepisów ograniczających rozwój takich partnerstw, ograniczających wprowadzanie takich partnerstw na różnych poziomach samorządów lokalnych. W związku z ową inicjatywą został zidentyfikowany właśnie postulat wprowadzenia śródmiejskiej strefy parkowania, obok oczywiście zwykłej strefy parkowania, która w przepisach już istniała od dłuższego czasu. Należy podkreślić, że w już istniejących przepisach ustawy są dwie możliwości podejmowania działań wpływających na ograniczenie czy na zwiększenie liczby miejsc parkingowych w centrach miast. Jest to możliwe

poprzez ustalenie tzw. zwykłej strefy parkowania, która oczywiście ma swoje ograniczenia i nie obowiązuje w sobotę, niedzielę i święta.

Dodatkowo od 2019 r. przepisy umożliwiają również wprowadzenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania w mieście o liczbie ludności powyżej 100 tys. mieszkańców. Tutaj warto przypomnieć losy inicjatywy legislacyjnej. W przedłożeniu pierwotnym wysokość ta była ustalona na wyższym poziomie, czyli na poziomie 200 tys. mieszkańców. W wyniku konsultacji, które się odbyły, w wyniku inicjatyw płynących ze strony samorządów poziom ten został obniżony do 100 tys. mieszkańców. Oczywiście w śródmiejskiej strefie parkowania można wprowadzać opłaty również w święta, soboty i niedziele.

Dodatkowo jeszcze w przepisach prawa, już w innej ustawie, w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o której wcześniej wspomniałem, od grudnia 2021 r. funkcjonują przepisy dotyczące ustanowienia strefy czystego transportu. Strefę taką można ustanowić w każdej gminie, niezależnie od liczby mieszkańców, i oczywiście w ten sposób kształtować, prowadzić politykę transportową w zakresie dostępności stref wymagających szczególnej ochrony przed zatłoczeniem i zanieczyszczeniem z transportu drogowego.

Podsumowując temat, rozpoczynając dyskusję, wskazując państwu trzy możliwości, uznajemy, że są to elementy, które w dosyć dużym zakresie umożliwiają realizację polityki transportowej na poziomie gmin. Można korzystać z pierwszej zwykłej strefy lub też śródmiejskiej strefy, jeżeli jest taka możliwość, a jeżeli nie ma możliwości, można zastosować strefę czystego transportu i być najczystszą gminą albo jedną z najczystszych gmin w Polsce, jedną z pierwszych gmin, gdzie taka strefa mogłaby powstać i być przetestowana w praktyce.

Postulaty wpływały do resortu infrastruktury z różną intensywnością i w różnym okresie. Dotyczyły one głównie miejscowości uzdrowiskowych. Ministerstwo Infrastruktury na chwilę obecną nie prowadzi prac w zakresie zmian ustawowych w ustawie o drogach publicznych, ale też nie wiemy do końca, czy jest to właściwy akt prawny, w którym przepisy te powinny być wprowadzone, czy może powinny być wprowadzone gdzie indziej. Nie mamy też przekonania, w jakim zakresie taka zmiana powinna nastąpić.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Pani poseł Chmiel.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, ministerstwo nie prowadzi prac. Wiemy o tym. Chcieliśmy zwołania posiedzenia Komisji, ponieważ chcieliśmy przekonać ministerstwo, żeby właśnie zaczęło prowadzić prace. Od bardzo długiego czasu pan prezydent Sopotu, pan burmistrz Zakopanego, Związek Powiatów i Gmin Morskich zwracają się do państwa z prośbą, żeby gminy poniżej 100 tys. mieszkańców również mogły stosować takie prawo jak gminy większe, jeżeli chodzi o parkowanie w soboty, w niedziele. Ma to głębokie umotywowanie, ale myślę, że państwo powiedzą o tym lepiej merytorycznie. Nie chcę się w to wgłębiać, natomiast pisałam jedną, drugą interpelację. Zwracałam się do państwa, rozmawiałam również z panem ministrem Weberem, chcąc go przekonać. Mam nadzieję, że prace się rozpoczną. Wiemy o tym, że prace nie są prowadzone, natomiast jest to wielkie utrudnienie dla mieszkańców gmin, zwłaszcza jeżeli chodzi o gminy turystyczne, typu Sopot, Zakopane, Łeba, Krynica Morska. Akurat z części tego terenu jestem posłem i wiem, że tam naprawdę mieszkańcy chcieliby takiej możliwości. To tyle z mojej strony.

Dziękuję bardzo. Teraz pan przewodniczący dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Proszę bardzo, pan prezydent.

Wiceprezydent Sopotu Marcin Skwierawski:

Dzień dobry państwu. Marcin Skwierawski, wiceprezydent Sopotu.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przedstawiciele ministerstwa, dziękujemy, panie przewodniczący, że zechcieliście państwo pochylić się nad tym problemem. Myślę, że nasza reprezentacja z różnych rejonów polski, z Zakopanego, z Sopotu, też pokazuje, że nie traktujemy tego tematu jako kwestii politycznej, tylko jako kwestię bardziej praktyczną. Przedstawiciele ministerstwa mówili w tym kontekście, że co jakiś czas zgłaszane są postulaty. Wysyłamy je często, można powiedzieć, że na okrągło. Zależy nam na tym, żeby nasz głos został usłyszany z tego względu, że w 2019 r. została dopuszczona możliwość pobierania opłat w weekendy w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Była ona absolutnie uzasadniona. Została wprowadzona przy okazji zmiany ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym, natomiast rozwiązała problem tylko w jakimś stopniu, nie rozwiązała problemu w dużej liczbie miast – podnosiliśmy to – miast uzdrowiskowych, miast turystycznych.

Dochodzimy do pewnego paradoksu. Jeżeli państwo pozwolą, postaram się geograficznie nakreślić, jak to jest w Trójmieście. Miasta sąsiednie, Gdańsk i Gdynia, mogą pobierać opłaty w sobotę. Samorządy nie pobierają opłat dlatego, że chcą zwiększyć swoje dochody, gdyż i tak są to pieniądze znaczone, które mogą być wydatkowane wyłącznie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ale tak naprawdę po to, żeby wprowadzić rotację i dostępność miejsc postojowych. Sopot, miasto, które boryka się z największym problemem z miejscami postojowymi, w weekendy jest totalnie rozjechane. Ale nie tylko Sopot, podobnie Zakopane, podobnie Mielno i każde inne miasto turystyczne, które zmaga się z tym problemem. Podnosimy ów problem. Prosimy też państwa o zwrócenie na to uwagi z tego względu, że nie da się skutecznie zarządzać miastem, nie da się zapanować nad przestrzenią miejską bez strefy płatnego parkowania. Nikt na świecie nie wymyślił jeszcze lepszego sposobu niż strefa płatnego parkowania.

Dochodzi do paradoksów. Nasi mieszkańcy mówią z oburzeniem: to my musimy od poniedziałku do piątku płacić za strefę płatnego parkowania, jak musimy coś załatwić w przychodni czy na poczcie, natomiast nasi goście nie – super, że przyjeżdżają, dlatego że oni też wspierają przedsiębiorców, najczęściej restauratorów czy inne osoby, kiedy przyjeżdżają na weekend, ale te osoby tak naprawdę nie muszą płacić. Przez to jest to bardzo duże utrudnienie dla naszych mieszkańców.

Wracając jeszcze do tematu, owszem, jest możliwość wprowadzenia strefy czystego transportu. Wiele miast się nad tym pochyla, ale napotykamy na najróżniejsze problemy, chociażby w jaki sposób, na podstawie jakiej bazy mamy określić, jaki samochód może wjechać, a jaki nie może wjechać. De facto samorządy powinny wydawać identyfikatory czy naklejki dla samochodów, tyle że jeżeli ktoś przyjedzie do Zakopanego z Koszalina, to nawet taka osoba nie będzie wiedziała, gdzie ma pójść albo gdzie ma się zgłosić po naklejkę, albo gdzie burmistrz Zakopanego będzie mógł coś takiego zrobić.

Szanowni państwo, raz jeszcze prosimy, apelujemy o pochylenie się nad problemem, który dotyka bardzo wiele miast, małych, średnich, począwszy od Kazimierza Dolnego. Na Pomorzu jest takie miasto jak Pelplin, miasto związane z kultem religijnym, gdzie w soboty i niedziele problem ten jest najbardziej istotny. Problem dotyka całej rzeszy gmin nadmorskich, które przeżywają oblężenie najczęściej w weekendy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję.

Krótko z głosem poparcia. Ministerstwo ma możliwości, którymi nie dysponują parlamentarzyści, nie dysponują poszczególne samorządy. Stąd apel, żeby podjąć prace, żeby w trybie prawnoporównawczym prześledzić rozwiązania europejskich krajów, które wskazywane są jako wzorcowe dla prowadzenia polityki miejskiej, dla pozyskiwania partnerów, nie tylko w dużym PPP. Przecież pan dyrektor wie, że Ministerstwo

Infrastruktury przygotowało i przekonało parlament do uchwalenia ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Można pozyskiwać partnerów, którzy będą odciążali miasta od finansowania właśnie takich przedsięwzięć jak płatne parkingi. Na pewno wesprzemy resort już podczas prac parlamentarnych, ale główną analityczną, porównawczą część pracy wam będzie łatwiej wykonać niż nam. Dlatego popieram i apeluję o wprowadzenie do prac w resorcie właśnie tej problematyki.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Morskich Marcin Makowski:

Dzień dobry. Marcin Makowski, dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Morskich.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowny panie ministrze, przepraszam, że jestem odwrócony plecami. Chciałbym powiedzieć, że bardzo dziękujemy wszystkim za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Dla nas jako miast i gmin nadmorskich jest to bardzo ważny temat. Praktycznie jest on poruszany na każdym walnym posiedzeniu delegatów Związku Miast i Gmin Morskich, a posiedzenia te odbywają się dwa razy do roku. W Związku Miast i Gmin Morskich mamy trzy województwa. Większość gmin nadmorskich z województw pomorskiego, zachodniopomorskiego i warmińsko-mazurskiego głosuje jednogłośnie za tym, żeby podjąć apel do Ministerstwa Infrastruktury o pracę nad projektem. Oczywiście jako Związek Miast i Gmin Morskich deklarujemy pomoc przy stworzeniu projektu, przy analizie, później przy dalszych pracach, natomiast bardzo prosimy o to, żeby problem został podjęty. Mielno, które normalnie, na co dzień ma 15 tys. mieszkańców, w sezonie turystycznym zmienia się w miasto, które przyjmuje 150 tys. turystów. Przyjęcie gości, którzy przyjeżdżają, jak powiedział pan prezydent Skwierawski, zostawiają swoje pieniądze w gminach, natomiast nie mają gdzie parkować – jest to olbrzymie wyzwanie dla mniejszych samorządów. Widzimy to na przykładzie Gdańska, Gdyni, jak bardzo ogranicza to parkowanie w strefach płatnego parkowania, w śródmieściu. Bardzo prosimy o podjęcie prac. Bardzo dziękujemy, że temat jest poruszany dzisiaj na tym forum. Jako Związek Miast i Gmin Morskich naprawdę deklarujemy całe wsparcie przy pracach nad projektem.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Proszę bardzo.

Zastępca burmistrza Zakopanego Tomasz Filar:

Dzień dobry państwu. Tomasz Filar, zastępca burmistrza miasta Zakopane.

Szanowni państwo, jak mówili moi przedmówcy, dla nas jest to bardzo ważna sprawa. Jak powiedział pan dyrektor, zwykła strefa płatnego parkowania w ciągu tygodnia jak najbardziej się sprawdza. Powiem państwu z naszego punktu widzenia, że kiedy wprowadzaliśmy strefę płatnego parkowania, mieszkańcy byli niezadowoleni, a teraz sami piszą do nas, że na danej ulicy brakuje miejsc postojowych, nie ma rotacji wymuszonej właśnie między innymi opłatą, i sami zgłaszają kolejne ulice do strefy płatnego parkowania. Niestety problem miast turystycznych, takich jak Sopot, który jest naszym miastem partnerskim, jest taki, że w ciągu wakacji jest duży natłok. Widzimy, że parkometry, strefa płatnego parkowania w ciągu tygodnia powoduje, że pomimo wakacji turyści mniej chcą przyjeżdżać do samego centrum Zakopanego. Niestety w weekend jest walka o miejsce postojowe, turyści stają wszędzie, gdzie tylko mogą, stają wszędzie tam, gdzie policja, straż miejska nie interweniują, bo mają nadzieję, że wjadą do centrum, gdzie znajdą miejsce postojowe na parkingach.

Dlatego dopuszczenie możliwości, żeby miasta mniejsze niż 100 tys. mieszkańców – rozmawiamy o tej liczbie, dlatego że taka jest w ustawie – mogły wprowadzić opłaty w weekendy i w święta, byłoby dla nas najlepszym rozwiązaniem. Powiem państwu na naszym przykładzie, że wprowadzamy linie miejskie. Powiat uruchomił linie powia-

towe, dotując to z transportowych funduszy rządowych. Zaczyna to fajnie funkcjonować, ale w momencie kiedy turysta może wjechać spoza Zakopanego, z obrzeży do centrum w weekend, widzimy, że dalszy rozwój linii autobusowych, nawet gdybyśmy puścili je za darmo, nie będzie tak ograniczał ruchu w centrum Zakopanego, w centrum miasta jak niemożność pozostawienia samochodu bez opłaty. Turyści wjadą wszędzie. Są słynne kawały, że w Sopocie dojechaliby na molo, a w Zakopanem wjadą na Giewont. Tylko możliwość pobierania opłaty... Nie chodzi tutaj o dużą opłatę. Niektórzy mówią, że chcemy dużo więcej brać za godzinę za parkowanie, dlatego że strefa śródmiejska pozwala na większą stawkę. Nie. Nam chodzi o to, żebyśmy mogli moderować ruch w mieście właśnie na podstawie strefy płatnego parkowania, ponieważ nie ma innej możliwości.

Pan dyrektor powiedział również o strefie czystego transportu. Wraz z partnerskim miastem Sopot zabiegaliśmy o takie zmiany. Na szczęście na posiedzeniu rządu ktoś wprowadził taką zmianę, gdyż zmiany tej nie było. Wykreślono to, co było do tej pory w ustawie z 2019 r., że mogły to wprowadzać miasta powyżej 100 tys. Na posiedzeniu rządu, kiedy ustawa szła do głosowania do parlamentu, ktoś to wykreślił. Szczęście w tym wszystkim, że ktoś bardzo mądrze to wykreślił.

Szanowni państwo, jeżeli mówimy o tym, że walczymy o to, żeby w naszym mieście naszym mieszkańcom żyło się dobrze, dlatego że przede wszystkim po to jesteśmy jako samorządowcy – na drugim miejscu są turyści, o których także nie możemy zapominać – trzeba pamiętać, że strefą czystego transportu, która oczywiście może ograniczyć wjazd do centrum, po pierwsze ukarzemy swoich mieszkańców, a do tego nie możemy dopuścić. Dlatego bardzo apelujemy o zmianę przepisów i umożliwienie mniejszym miastom regulowania ruchu w centrum na podstawie instrumentów najbardziej odpowiednich i skutecznych.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę, pani poseł Chmiel.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Chciałabym jeszcze dodać, że silnym argumentem – mogę to powiedzieć w przypadku Sopotu – jest to, że wiele osób zrezygnowałoby z jazdy samochodem na rzecz komunikacji publicznej, jeżeli wiedziałyby, że będą musiały zapłacić, i to niemało, za postawienie samochodu na płatnym parkingu. Jest to naprawdę argument, który wymusiłby dużo mniejszy ruch samochodowy w miejscowościach turystycznych, które rzeczywiście, tak jak tutaj panowie powiedzieli, właśnie w weekendy przeżywają największe oblężenie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń. Czy przedstawiciele resortu chcą się ustosunkować do przedstawionych postulatów?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo dziękujemy za informacje i uwagi z państwa strony. Chciałbym podkreślić, że resort infrastruktury jest otwarty na zmiany w tym zakresie. Jeżeli byłaby taka inicjatywa ze strony na przykład parlamentarzystów, myślę, że bardzo poważnie podeszlibyśmy do niej. Natomiast postulaty płynące z państwa strony – nie tutaj na sali, dlatego że tutaj są one wyrażane w sposób dosyć jednoznaczny – nie pozwalają nam do końca określić, o co chodzi, czy chodzi o limit 100 tys. dla śródmiejskiej strefy parkowania, czy chodzi o soboty, niedziele i święta dla zwykłej strefy, czy chodzi o jeszcze jakieś inne ograniczenia, których miałoby to dotyczyć. Konkludując – z naszej strony jesteśmy otwarci na inicjatywę, jeżeli napłynęłaby ze strony parlamentarzystów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Jeszcze pan prezydent.

Wiceprezydent Sopotu Marcin Skwierawski:

Panie dyrektorze, intencją przedstawicieli samorządu, wydaje się, że bardzo klarownie formułowaną przez korporacje samorządowe, stowarzyszenia samorządowe, było to, żeby samorządy mogły wprowadzić strefę płatnego parkowania. Może to być strefa śródmiejska, tylko jeżeli śródmiejska, to z samego założenia odnosi się ona do większych miast. Nam zależy na tym, żeby również średnie i małe miasta mogły z tego skorzystać. Kiedy była tworzona czy nowelizowana ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym, kiedy był tam wprowadzony limit 200 tys., który później został zmieniony na 100 tys. mieszkańców, za pośrednictwem Związku Miast Polskich apelowaliśmy, żeby tego nie wprowadzać z tego względu, że projekty z zakresu partnerstwa publiczno-prywatnego realizują też takie miasta jak chociażby Sopot, gdzie jest trzydzieści kilka tysięcy. Chodziło o to, żeby nie zamykać tego obszaru.

Za pośrednictwem Związku Miast Polskich zgłaszaliśmy propozycje. Pojawiła się propozycja, żeby to były miasta turystyczne. Jest to w jakimś stopniu nieostra definicja, mamy tego świadomość, więc zaproponowaliśmy za pośrednictwem Związku Miast Polskich miasta uzdrowiskowe, które mają status uzdrowiska. Jest to ostry zapis, ale niestety nie obejmowałoby to Zakopanego. Zaproponowaliśmy, żeby to wprowadzić, żeby się nad tym pochylić, żeby były to miasta na prawach powiatu albo miasta, które mają parki kulturowe, albo miasta, które są mają tkankę zabytkową, wpis obszarowy. Decyzję w tym zakresie zostawiamy ministerstwu, chociaż jeżeli zapyta pan korporacji samorządowych, to jesteśmy zdania, żeby dopisać miasta, a rada gminy określi w danym mieście, czy jest taka potrzeba, czy nie ma takiej potrzeby. Tak jest również przy okazji śródmiejskiej strefy, którą można wprowadzić, ale wyłącznie po głębokich analizach. Tutaj jest też argument, który jest dosyć istotny. Jeżeli dobrze pamiętam, w strefie śródmiejskiej kwota maksymalna może wynosić nawet około 10, blisko 10 zł czy 13 zł, natomiast w wielu miastach stawka ta wynosi nawet poniżej 50% tej kwoty, wynosi około 5–6 zł. Tutaj naprawdę nie chodzi o fiskalizm, tylko chodzi o rotację i wprowadzenie najlepszego instrumentu, który jest w tym zakresie.

Konkludując, zależy nam na tym, żeby miasta – zwłaszcza jest to kwestia życia i śmierci dla miast turystycznych, kwestia życia i śmierci w kontekście funkcjonowania w weekendy – mogły poszerzyć strefę płatnego parkowania, szczególnie w sobotę i niedzielę, kiedy przeżywają one prawdziwy armagedon, mówiąc językiem młodzieżowym.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

I ostatni głos, jak widzę, pani poseł Chmiel.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Panie dyrektorze, oczekuje pan, chciałby pan – jak rozumiem, w dobrej wierze – konkretnej propozycji. Jest pytanie, czy musi być określenie 100 tys. Może to by rozwiązało. Niech gminy same decydują, czy chcą, czy nie chcą, w zależności od tego, czy mieszkańcy się oburzą, czy nie. To tak jak z planami zagospodarowania przestrzennego – to mieszkańcy gminy decydują. Dlaczego mamy odgórnie określać liczbę mieszkańców? Może to wykreślić – i koniec.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Proszę, jeszcze pan.

Zastępca burmistrza Zakopanego Tomasz Filar:

Szanowni państwo, myślę, że po to, żeby tutaj nie dochodziło do różnych wypaczeń, jak kolega powiedział odnośnie do parków kulturowych czy nazw miast turystycznych, najłatwiej byłoby w art. 13b ust. 1 wykreślić słowa „w określone dni robocze”. Pozwalałoby to wszystkim miastom uregulować to w taki sposób, że jest to dopuszczalne w weekendy. Bo te „dni robocze” w zwykłej strefie płatnego parkowania powodują wyłączenia, o których dzisiaj rozmawiamy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję serdecznie.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję serdecznie.